

BUDAPESTI KILÁTÁSOK

A DUNA-PART PROBLÉMÁIRÓL RENDEZETT 2103 FEBRUÁR 25-I VIDEO-WEB-KONFERENCIA VITAINDÍTÓ ELŐADÁSA¹

Fleischer Tamás

TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM !

Üdvözlöm a mai web-konferencia résztvevőit, mindenekelőtt pedig megköszönöm a Budapesti Óra virtuális magazinnak a meghívást, és azt is, hogy megrendezte számunkra ezt a kis fórumot.

Rövid előadásom témája: mihez kezdünk a budapesti Duna-part felújításra szoruló épületsorával, elsősorban is a budai oldal tízemeletes, részben a Várhegyre, részben a pesti hasonló házsorra néző épületszalagjával?

Ha megengedik, rövid történeti visszpillantással kezdem. A 21. század elejére már készen álltak a tervek a szóban forgó épületsor Vár felőli oldalának, az akkori úgynevezett alsó rakpartnak a kétszer kétsávós gyorsforgalmi úttá történő bővítésére. (Azért nevezték rakpartnak, mert akkoriban az épületek helyén még víz folyt: itt húzódott a lefedetlen Duna medrének a széle.) Az építkezés megindulását sok vita övezte; városrendezési, környezeti, közlekedési, gazdasági érvek csaptak össze a kérdésben.

A megoldást végül egy nemzetközi befektetőcsoport megjelenése hozta meg. Az általuk elkészített megvalósíthatósági tanulmány ugyanis rávilágított arra, hogy mindaddig nem lehet rentábilis a tíz kilométer hosszú rakparti gyorsforgalmi út megépítése, amíg az kizárólag a egyik oldalán, tehát csak a budai Duna-parton képes

¹ Az írás a Budapesti Nap felkérésére készült. Rövidítve megjelent a március 6-i számban.

pezsgésnek indítani a gazdaságot és az út másik oldala teljesen kihasználatlan marad. Ezen a problémán segített az új terv, amely nem 6-8 méterrel, hanem 80-120 méterrel szélesítette ki a rakpartot, pontosabban ilyen szélességben cölöpökre helyezett vasbeton földemmel fedte be a folyót. Így az út Duna felőli oldalán kialakíthatóvá vált az a számos irodaépületet, három minisztériumot, tizenkilenc parkolóházat és két bevásárlóközpontot magába foglaló tízzintes épületsor, ami szimmetrikussá és így racionálissá tette a rakparti út által kiszolgálandó térséget. A legnagyobb érdeklődés a tömb Duna felőli oldala, a lakókombinátok és szállodák számára értékesíthető, egészen a víz széléig nyúló telkek iránt mutatkozott.

VITÁK, AKADÉKOSKODÓK

Annak idején a terv komoly viták forrása volt. Még a Főpolgármesteri Hivatal is sokáig nehezményezte a budai Vár-oldal (a korábbi u. n. Világörökség) eltakarását, illetve később a keleti lejtő lakóparkokká történő átalakítását. A tiltakozások másik oka az volt, hogy ezzel a beépítéssel megszűnt a Duna-part korábbi közterületi jellege, azóta a vízhez kizárólag a Batthyány tér és a Műegyetem előtt meghagyott öböl és kikötő területén, illetve a hídfőkben, köztük a 21. században épült tizenhét híd hídfőjében lehet kijutni.

Az említett hidak azonban jó húsz évvel később épültek csak meg, akkor, amikor uniós támogatással a pesti oldalon is elkészült a parti 120 méteres sáv hasonló beépítése. Ily módon ugyanis a Duna nyílt vízfelülete 240-300 méter szélességűre csökkent, ami már beleillett az Európai Uniónak a tagállamok fővárosai számára készített u. n. főfolyókra vonatkozó ajánlásába (Szürke Könyv) és így Budapest támogatásként ingyen hozzájuthatott az éppen akkor új konstrukciókra lecserélt tizenhét külvárosi Szajna-hídhöz. Kizárólag a híd-elemek vízi úton történő ideszállításának a feltételeit kellett a magyar költségvetésből biztosítani (Szajna-Majna csatorna).

A pesti oldal parti épületsorának legjelentősebb épülete a 2034-ben a régi Parlament (Korona Plaza) előtt kialakított és éppen a magyar elnökség időszakában felavatott Európai Ügyek Minisztériuma volt (ma a Budapesti Főkormányzó Hivatala).

A negyvenes évek, összhangban azzal, hogy a maradék kőolaj- és földgázkészletek közlekedési és energetikai célú felhasználását a 2041-es világegyezmény megtiltotta, jelentős változást hozott ennek a térségnek az életébe is. Mind a budai oldalon (Demszky Gábor sétány) mind Pesten (Rogán Antal sugárút) megszűnt a Dunával párhuzamos gépkocsiforgalom, a korábbi útfelület teljes parkosítása mellett ekkor épült ki a gyalogoslétesítmények és a villamos-pálya ma is ismert együttese.

Budapest további fejlődését jelentősen befolyásolta a rákövetkező két évtizedben az európai politika alakulása. Mint tudjuk, (hiszen általános iskolai tananyag) 2049-ben az unió soros elnöke jelentette be az Európai Unió megszüntetésének programját. A hivatalos indokolás szerint az unió léte “akadályozta az európai regionalizálódás kiteljesedését, mert fenntartotta és erősítette az uniót alkotó negyvenhat tagállam állami szintű közigazgatását”. Első ütemben, 2051-ben a hatvan legfejlettebb régió lépett ki az unióból, de megmaradt a kizárólagos joguk arra, hogy eldöntsék, hogy a további 285 régió közül melyek elegendően fejlettek ahhoz, hogy ugyancsak kilépjenek a szövetségből. Így a megszűnési folyamat (Tirana-csomag) végrehajtása végül is 18 évig tartott.

KÖZPONTI SZEREPBEN

Ebben az időszakban valóban lendületet kapott a budapesti (Közép-Kárpát-medencei) régió, vagy mai hivatalos nevén Budapesti Kormányzóság fejlődése. Ehhez hozzájárult, hogy egy időre Budapest adott otthont a Kelet-Európai Unió Ideiglenes Bizottságának, sőt közel egy évtizedre a holland Szűkítési Főbiztos Hivatala is a Duna partjára telepedett át.

Mára a régió magterületét a budapesti agglomeráció alkotja, amely összefüggő csápos városi szövetként magába foglalja a korábbi elővárosokat (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Veszprém, Tatabánya, Besztercebánya) és közvetlenül kapcsolódik a bécsi és pozsonyi agglomerációhoz. A régió térszerkezetének gerincvonalát három metropolisz-tengely alkotja, az egyelőre a Vác – Szekszárd, a Tatabánya – Kiskunfélegyháza, és a Veszprém – Füzesabony állomások között megépült metróvonalakkal, és a lényegében ugyanezeket a tengelyeket erősítő, de távolsági közlekedést biztosító nagysebességű vasúti vonalakkal. Ez a valamiért Csillag-szerkezetnek nevezett rendszer mára mindenképpen történelmi örökségnek tekinthető, a vasútvonalak ugyanis a száz éve autópályáknak megépített betonszalagokra épültek rá, átörökítve számunkra azok nyomvonalát.

Jelenleg a kormányzóságban élő lakosság (közel hatmillió ember) 76 %-a lakik a gyorsvasúti megállóhelyek 25 perces elérési körzetén belül, ami világviszonylatban is kiemelkedően jó közlekedési ellátottságot jelent. A gondot mégis az okozza, hogy mind a napi forgalomban, mind a migrációban a közlekedési rendszer elkészülte óta egyre markánsabban megfordulni látszik a korábbi vonzásirány; vagyis az nem befelé, hanem növekvő mértékben kifelé, olyan célpontok felé irányul, amelyek közlekedési rendszere ugyan kevésbé fejlett, viszont ahol a meglévő közlekedés nagyobb összhangot mutat a munkalehetőségek, a szolgáltatások, a lakásállomány, a szabadidő-eltöltés és a pihenés színvonalának a helyi kínálatával.

MIT LEHET TENNI?

Hölgyeim és Uraim, kissé talán hosszan soroltam az ismert történelmi eseményeket, de most visszatérhetünk a Duna partjára. A kifelé vonzódás kellemetlen tapasztalatával ugyanis szorosan összefügg az a változás, amit az elmúlt (huszonegyedik) században oly népszerű Duna-menti épületsor használatában, különösen a régebben épült budai oldal esetében manapság tapasztalunk. Nemcsak a korábbi parkolóházak alakultak át mára raktárhelyiségekké, nemcsak az irodák közül áll egyre több üresen, de az egykor oly divatos panorámás lakások iránti kereslet is erősen csökken. A folyamatot csak erősíti az épületek fizikai leromlása, elhanyagolt állapota.

Mit lehetne tenni? Hogyan lehetne megállítani a budapesti Duna-part értékvesztését? Miközben szinte mindenki az épületek felújításának a lehetőségét keresi, merész javaslatot dolgozott ki nemrég egy fiatal építészekből és környezetvédőkből álló csoport. Ezt a javaslatot, akármilyen meghökkentő is, érdemesnek tartom itt felidézni. Eszerint a Duna-part értékének javítása érdekében ők nem lassítanak, hanem éppen ellenkezőleg, felgyorsítanak a kilencven éves épületek leromlási folyamatát: szerintük fokozatosan le kellene bontani ezeket a házakat és visszaépíteni a száz, sőt több száz éves partvonalat. Ebben az esetben a város újra a korábbi rakpart, a csillapított forgalmú és parkosított Demszky Gábor sétány vonala mentén érintkezne a vízzel, a Dunával.

A Műemléki és Városképi Hivatal azonnal élesen támadta ezt az elképzelést, és vezetője arra hivatkozott, hogy mára védendő értéket jelent a 21. század elején kialakított Duna-parti sziluett. Emellett indokolatlannak és megszokhatatlannak tartja a “tengert utánzó kiszélesített Duna medret” is, ami véleménye szerint “léptékében nem igazítható bele harmonikusan Budapest látképébe. Egy ilyen drasztikus beavatkozással megcsúfolnánk bölcs és mértéktartó őseink emlékét.”

Itt tartunk tehát ma. Én viszont máris túlléptem a kiszabott időt, így abba is hagyom az ismertetést, hogy maradjon egy kis idő vitára is.

Köszönöm a figyelmüket, kérem, ha bármilyen kérdésük van, tegyék fel!

Budapest, 2103. február 25.